The Forum of Maritime Cabinets
September 10-11, 1992
Halifax, Nova Scotia

TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE

(Une version en français est aussi disponible.)

Le forum des cabinets des Maritimes
les 10 - 11 septembre 1992
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Opportunities for Cooperation in the Development of Transportation Infrastructure

A joint discussion document prepared for the Maritime Economic Initiative

by

New Brunswick Department of Transportation

Nova Scotia Department of Transportation and Communications

Prince Edward Island Department of Transportation and Public Works

May, 1992

Introduction

The cost of transportation and the availability and quality of infrastructure play an important role in corporate decision making and affect the competitiveness of industry in the Maritime Provinces. In this environment, businesses that have access to high standard transportation facilities and networks enjoy competitive advantages over firms that lack such access.

In the Challenge and Opportunity discussion paper, the Council of Maritime Premiers observes that:

> *"A strategic, regional approach to infrastructure needs can provide economies of scale, improved levels of service and greater influence over federal decision making."*

Challenge and Opportunity goes on to elaborate on the role of adequate multi-modal transportation infrastructure as an integral element of a more prosperous and competitive regional economy.

This report prepared for the Maritime Economic Initiative responds to the discussion of transportation infrastructure contained in Challenge and Opportunity, from the perspective of the departments responsible for transportation in the three provinces. In particular, a number of measures are identified that:

- Advance opportunities for strategic cooperation in the planning and provision of transportation infrastructure; and

- Establish means, within the transportation sector, to improve the competitive position of the Maritime economy.

Background

In Canada, the federal and provincial governments share legislative responsibility for transportation infrastructure. While there are exceptions, historically the provincial governments are responsible for highways and the federal government is responsible for railways, airports and ports.

In those areas where the Government of Canada exercises responsibility for transportation, the Maritime Provinces have a long history of cooperation to ensure that the particular needs of the region are appreciated and reflected in national transportation policy and in regional initiatives of the federal government. Provincial government efforts in this respect have been enhanced by involvement along similar lines by private sector interests and groups.

During the seventies, the provincial government transportation departments worked together with the Government of Canada, to establish major federal/provincial highway strengthening and improvement initiatives. These programs responded to the increasing use of heavy trucks for goods movement and demand for the type of flexible and efficient transportation service that only the trucking mode could provide. As a result of these initiatives, it has been possible to rationalize truck weight and dimension regulations in the region.

There are opportunities for continued cooperation between the provincial governments and for the Maritime Provinces to cooperate with the Government of Canada to improve transportation efficiency and infrastructure. Among these opportunities are:

- Establishment of cooperative regional positions on many of the major issues that affect transportation infrastructure throughout the region;
- Encouragement of joint federal provincial multi-modal transportation planning initiatives;
- Joint establishment, promotion and development of a network of principal regional highways, expanding upon the component of the National Highway System located in the Maritime Provinces; and
- Improved cooperation in matters of program delivery and operations.

Cooperative Response to Issues Affecting Transportation Infrastructure

Many of the basic issues and concerns that affect Maritime users of transportation infrastructure are amenable to establishment of regional positions that support the best interest of the region collectively. Among numerous examples of matters in which official and unofficial cooperation between the provincial governments, the federal government and others has influenced legislation, regulation and management of transportation infrastructure, beyond their direct control are:

- o Establishment of "regional economic development" as a key element of the national transportation policy enunciated in the National Transportation Act (1987); and

- o Implementation of federal-provincial highway improvement agreements.

The following paragraphs elaborate on opportunities from a modal perspective.

Highways

During the past decade the role of highways in supporting regional economic activity has expanded. The highway network of the three provinces has always been vital to the tourism industry with over 90% of tourist travel in the regions being by automobile. More recently, as a result of several factors including rail line abandonment, demand by customers for just-in-time delivery and increasing use of inter-modal transportation opportunities, the volume of truck traffic on maritime highways has increased sharply.

Increased traffic volumes generally and in particular the increased volume of heavy trucks has resulted in a reduction in the level of service provided by principal highways in the Maritime Provinces and has accelerated the deterioration of pavement structures. The efforts of the three provinces, supplemented with cost-sharing assistance from the Government of Canada, has been unable to keep pace with increasing needs for improved highways in the region.

Suggested Action

- The Maritime Provinces should combine to support and promote the need for improved highway infrastructure as an essential element of the region's overall economic development strategy. The need for improved highway infrastructure throughout the Maritime Provinces is addressed in more detail in a subsequent segment of this report.

Railways

In developing cooperative positions on transportation infrastructure and services issues, consideration must be given to the two distinct roles of transportation in the regional economy. First and foremost transportation infrastructure and services are an essential part of the production chain that takes regionally produced goods and materials to central Canadian and international markets and brings goods and materials manufactured elsewhere to the Atlantic Provinces. Secondly, transportation infrastructure in the Maritime Provinces provides access to offshore markets for materials and manufactured goods produced in central Canada. In this latter context, transportation is a major regional service industry in its own right.

The two elements are intrinsically related. A major component of traffic on the rail lines between central Canada and the Maritime Provinces is export traffic destined for international markets. The loss of this itinerant traffic would impair the economic viability of the rail lines thus placing the domestic traffic in jeopardy and would also affect major employers, notably the ports and railway companies.

During the past decade, the role of railways in the region has changed as a result of increasingly sophisticated physical distribution practices and the need for the railways to maintain financial accountability. As a result, all railway lines in Prince Edward Island have

been abandoned and both Canadian National and Canadian Pacific have taken steps to abandon "unprofitable" lines and withdraw from various services in New Brunswick and Nova Scotia. The railway network that presently serves the Maritime Provinces is illustrated in Appendix A.

To a large degree, central Canadian rail traffic supports transportation infrastructure in the region and proactive positions from the three provinces are essential to preserving this major industrial base and essential service for domestic industry.

Suggested Action

- The Maritime Provinces should continue to encourage establishment of a national rail network and impress upon the federal government the vital role that the main line services through New Brunswick and Nova Scotia play in the regional economy.

- The Maritime Provinces should impress upon the federal government that no further rail line abandonments be permitted in the region until a national rail network is established.

Port Infrastructure

The Maritime Provinces are served by several national, regional and local ports that are administered by Ports Canada and Transport Canada. Among these, the national ports generally handle a large number of commodities in bulk, container, specialized and general cargo categories. The regional ports often are more specialized and facilitate shipping service for several industries in a geographic area, while the local ports are for the most part limited in

facilities and serve a few localized industries such as pulpwood and aggregate. A number of the local ports in the Maritime Provinces are adjacent to major fish processing centers. Appendix A includes a map illustrating the location of ports in the Maritime Provinces.

The national ports offer a level of container service that is far above that which could be warranted by the current demand that originates or is destined to the Maritime Provinces. By way of illustration, 70 percent of the container traffic that is handled by the Port of Halifax originates from or is destined to a point outside the region. For most of this traffic, the railway serves as the "land bridge". The frequency of service and the variety of international markets that can be served from Maritime ports offers excellent opportunity for Maritime manufacturers to take advantage of the global marketplace and makes the Maritime Provinces a more attractive location for new export oriented manufacturers.

Recent developments have diverted substantial quantities of Halifax and Saint John container traffic to U.S. ports on both the east and west coast that are served by American railways.

Suggested Action

- The Maritime Provinces should identify support measures to minimize diversions of Canadian export and import traffic to U.S. ports and railways.

Airports

There are several provincially and municipally owned airports in the Maritime Provinces, but most of the region's airport infrastructure is owned and operated by Transport Canada. The principal airports that serve the Maritime Provinces are illustrated on a map in Appendix A of this report. Generally, the Maritime Provinces are well served by the existing network of airports, but there is some need for improvements and changes to facilities to be responsive to changes in the air transportation industry.

There are opportunities to better utilize airport infrastructure in the region, through further enhancement of passenger and freight services. Existing international agreements place limitations on the ability of domestic and international carriers to make optimum use of the available facilities and infrastructure capacity at airports throughout the Maritime Provinces. These regulation and policy induced restrictions inhibit export opportunities for businesses and industries as well as development of the tourism sector in the region.

Suggested Action

- The Maritime governments should take advantage of opportunities presented by current Canada / U.S. negotiations respecting a new bilateral air transport agreement to press for removal of trans-border restrictions which interfere with the development of industrial and tourism markets in the U.S.

- While not specifically related to airport infrastructure, the Maritime Provinces must acknowledge the importance of the regional and domestic air services to the economic well-being of the region. The Maritime Provinces should take measures to preserve an adequate level of passenger and freight service throughout the region.

Intermodal Facilities

During the past decade, inter-modal traffic has grown in importance in the Maritime region and it can be expected that this growth will continue. Increasing commitment of business and industry to inter-modal traffic is evident in most sectors, including water/land (road or rail), road/rail, air/water and air/land. There has been some movement away from piggyback (trailer on flat car) traffic to transferable containers. Regardless of the form of inter-modal exchanges, most traffic will continue to depend upon highway infrastructure between the inter-modal transfer facility and the final point of delivery.

The number of inter-modal transfer facilities in the Maritime Provinces is limited by the high cost of infrastructure and it is clear that every such facility must be located in such a manner as to maximize opportunities for economic growth in the region.

Suggested Action

- The Maritime Provinces should undertake, with the Government of Canada and the private sector, to carry out an in depth examination of the potential of inter-modal transfer facilities and services to encourage industrial development in the region.

Development of a Regional
Primary Highway Network

During the seventies, the four Atlantic Provinces combined efforts to demonstrate the importance of the region's primary highways to the economy, as well as the inability of the primary highways to meet the demands of greater reliance of industry on the highway mode

for goods movement, the tourism industry and general increases in personal mobility. Ultimately, a case was presented that led to a two phase Primary Highway Strengthening/Improvement Agreement between the Government of Canada and the four Atlantic Provinces.

Since that time, New Brunswick, Nova Scotia and Prince Edward Island have each participated in bilateral agreements with the Government of Canada to share the cost of improving the region's principal highways. In addition the three provinces have participated in efforts to establish a National Highway System for Canada.

The 25,000 kilometre National Highway system was adopted by the Council of Ministers Responsible for Transportation and Highway Safety in 1989. The network includes almost 2000 kilometers of primary highway in the Maritime Provinces. The National Highway Policy Study provides insight into the condition of the highway system in the Maritime Provinces relative to similar highways throughout Canada. Figure 1 illustrates the percentage of the total National Highway System that was found to be deficient in one or more of the parameters established in the National Highway Policy Study compared to the percentage of the Maritime Provinces' portion of the National Highway System that was found to be deficient.

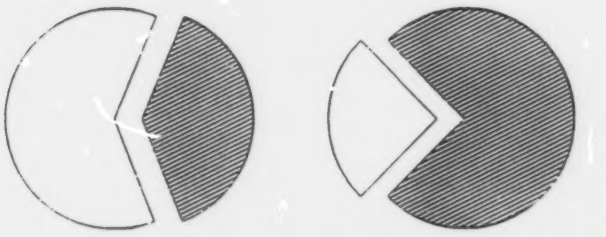
While the National Highway System includes those maritime highways that are of national significance, the economy of the region is highly dependent upon a somewhat larger network that provides access to the principal resource areas of the region. Appendix "B" summarizes an initial list of the most critical highways in the region, including those that are part of the National Highway System. These highways are illustrated in map form in Appendix "A" and include more than 4,500 kilometers of the arterial highways in the three

provinces. As in the case of the highways that are included in the National Highway System, a significant portion of the expanded network of highways in each province requires rehabilitation or upgrading. The deficiencies are summarized in Table 1.

It should be noted that the highways included in the expanded network is an initial attempt to define a regional primary highway system by each province. Additional work should be undertaken to further refine the network based on common criteria.

Figure 1

National Highway System
Deficiencies



Canada
38% Deficient

Maritime Provinces
75% Deficient

The Maritime Provinces have attempted to address the need for improved infrastructure with relatively high spending for highway construction and maintenance. Indeed, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland have regularly led all other provinces in highway spending on a per capita basis and as a fraction of gross domestic product.

Table 1

Maritime Provinces Primary Highway Network

	Length (km)	Deficiencies (km)	Improvement Cost ($M)
New Brunswick			
National Highway System	961	763	2,200
Expanded Network	911	294	156
	---	---	---
	1,872	1,057	2,356
Nova Scotia			
National Highway System	916	667	752
Expanded Network	1,387	882	384
	---	---	---
	2,303	1,549	1,136
Prince Edward Island			
National Highway System	116	74	88
Expanded Network	273	87	72
	---	---	---
	389	161	160
Maritime Provinces			
National Highway System	1,993	1,504	3,040
Expanded Network	2,571	1,263	612
	---	---	---
	4,564	2,767	3,652

The inability of the provinces to address the high level of deficiencies in the principal regional highways, despite relatively high levels of expenditure, quantifies the magnitude of the dilemma and demonstrates the inability of the provincial governments to cope unilaterally with the needs of the highway system. The requirement for large expenditures to maintain a basic level of service on the secondary and local highways in each province exacerbates the situation.

Suggested Actior

- o In order to promote development of a network of highways that will support regional involvement in a more diversified national economy, including participation in increased north-south and global trade; the Maritime Provinces should continue to support development of National Highway Policy and the National Highway System.

- o In order to promote the need for significant improvements to the primary highway network in the region, the Maritime Provinces should seek acknowledgement, by the Government of Canada of an expanded network which supplements the National Highway System in supporting the economy of the region.

- o Further definition of a Maritime Provinces Primary Highway network should be undertaken to develop a system based on common criteria among the provinces.

Strategic and Operational Cooperation
Between Regional Transportation Departments

The Maritime Provinces have well established transportation departments that serve the transportation needs of the region. The departments each have the necessary capabilities and expertise for the planning and provision of transportation infrastructure. It is worthwhile to note that there has been a long history of official and unofficial cooperation in matters of mutual concern.

Nevertheless, there are numerous opportunities for the departments to consider closer cooperation to ensure that transportation infrastructure is developed and maintained in the most cost-efficient manner. These opportunities fall into a variety of categories.

Specific examples of opportunities for increased inter-provincial cooperation at the strategic level include:

- Utilization of common or similar level of service standards for design, construction and maintenance of various classes of highway in the three provinces;

- Consideration of the regional, as well as the provincial consequences of major highway corridor location decisions; and

- Joint definition of regional highway needs coupled with a regional approach to negotiation of federal-provincial cost-shared transportation infrastructure development agreements.

- Cooperation in the location and operation of truck weight enforcement stations near the inter-provincial borders, to maximize operational efficiency and minimize inconvenience to the trucking industry.

The operational activities of the departments are quite similar and lend themselves to a high level of consultation, cooperation and sharing of resources. Examples of such opportunities include:

- Consideration of common or similar specifications for highway construction or maintenance, to promote interest in competitive bidding by road building contractors throughout the region;

- Continuation of current efforts to develop and utilize common or similar specifications for materials and equipment used in highway construction and maintenance to facilitate bulk purchasing;

- Cooperation in departmental research initiatives to reduce duplication and maximize the return on research spending;

- Cooperation in the development and delivery of staff training programs;

- Consideration of uniform approaches to traffic control to promote highway safety; and

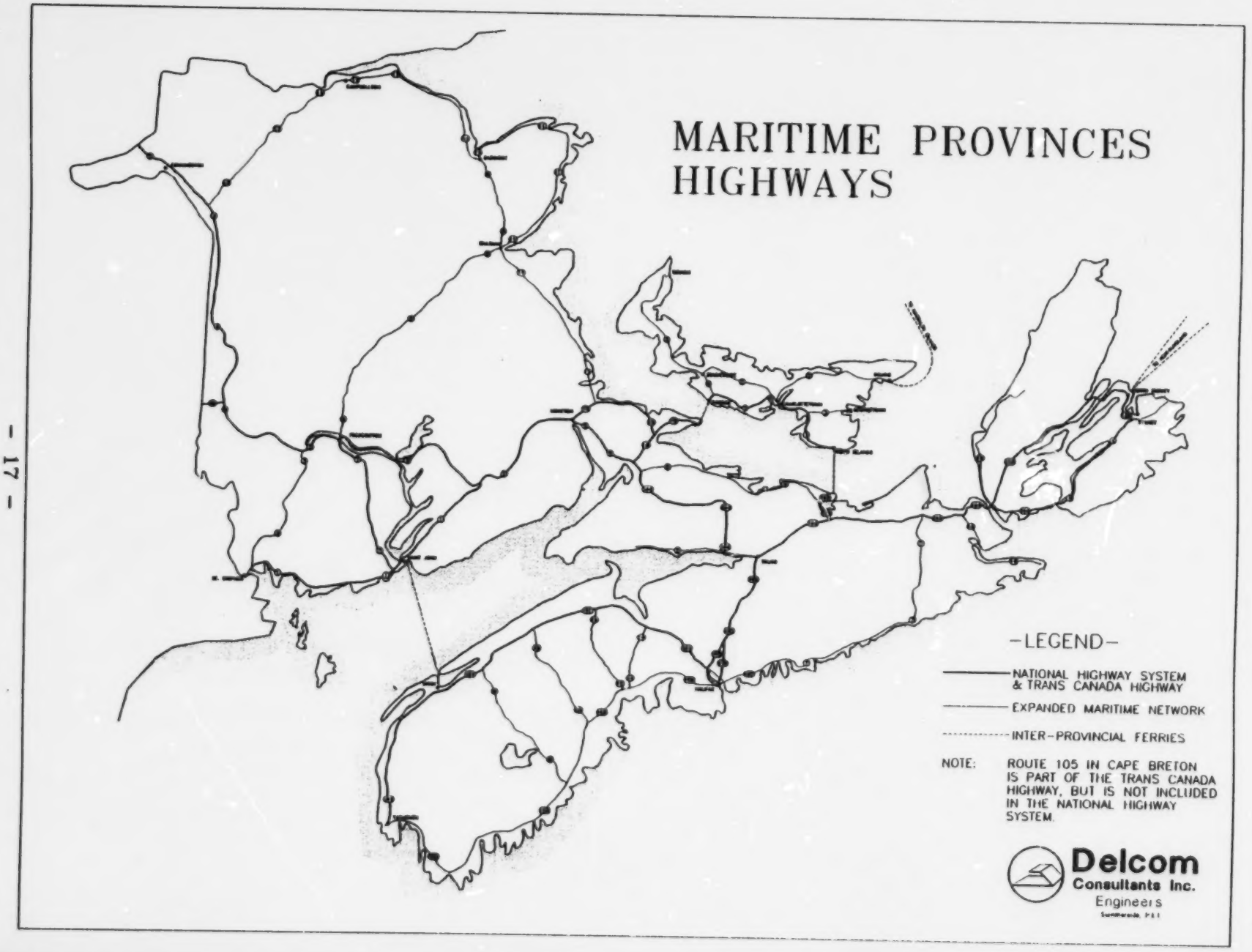
- Shared use of expensive specialized equipment between the provinces.

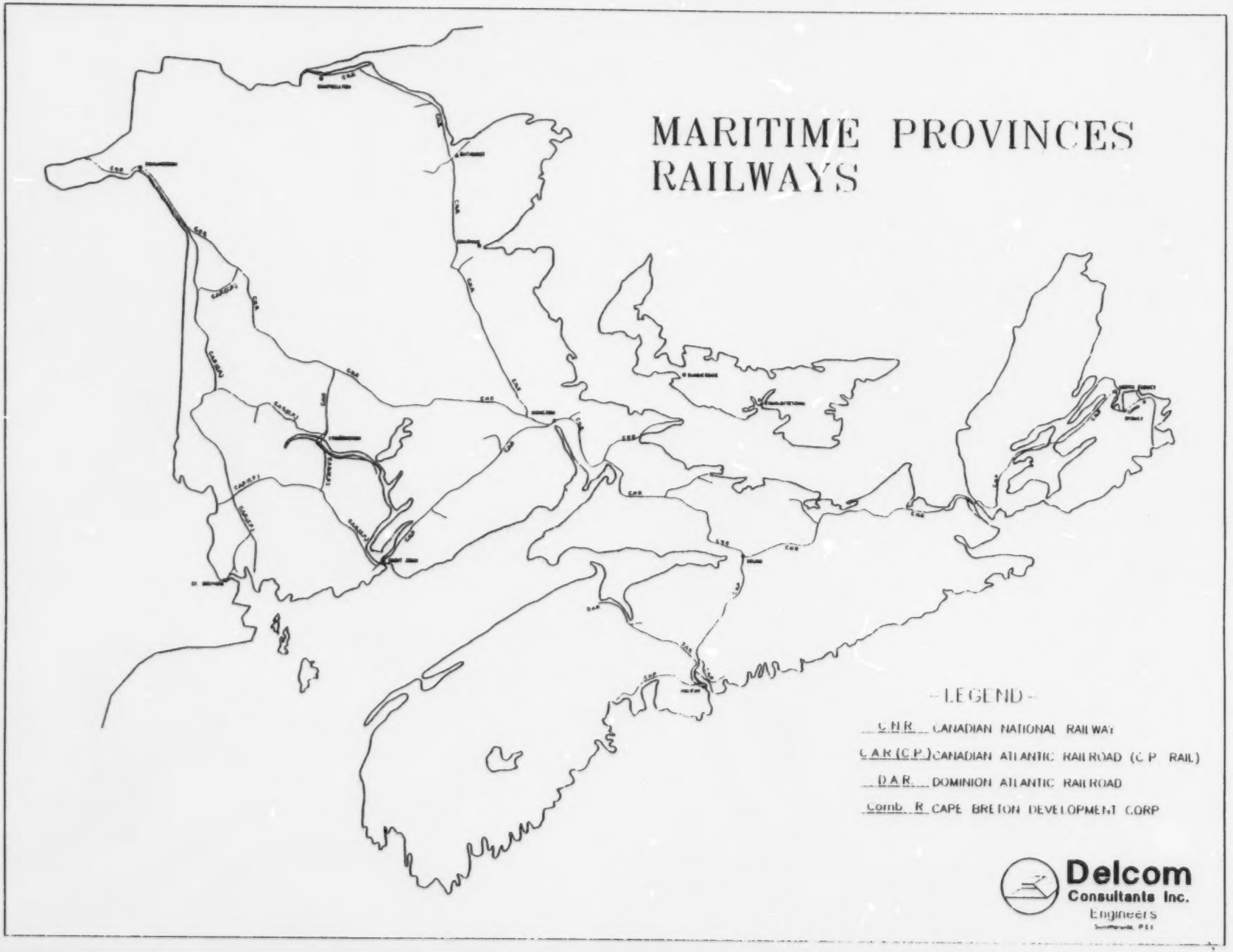
Suggested Action

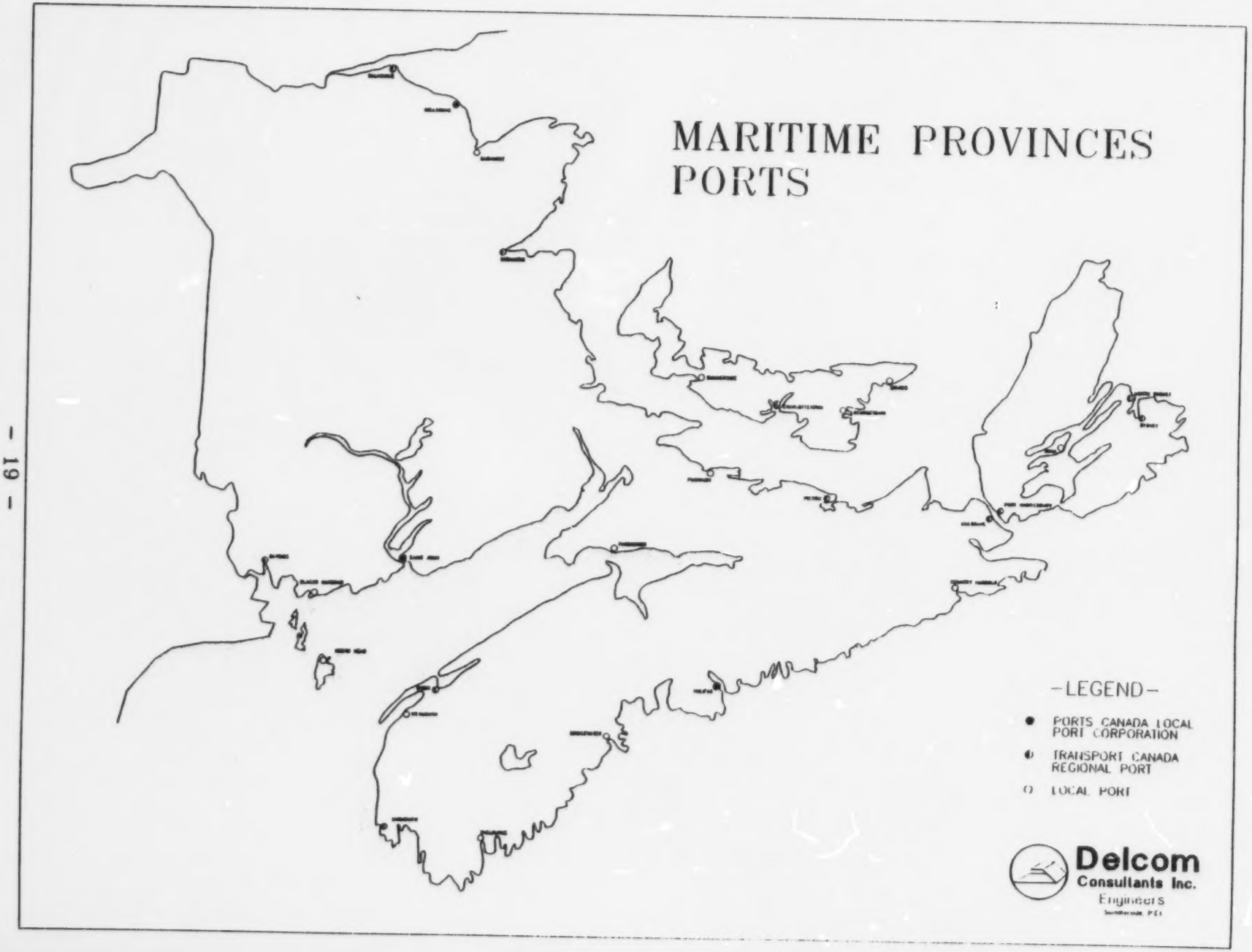
- In order to advance the foregoing and other opportunities for improved cooperation and coordination between the departments, the Chief Highway Engineers of the three departments should be assigned responsibility for production of a detailed assessment of the opportunities for improved coordination and cost-effectiveness in program delivery.

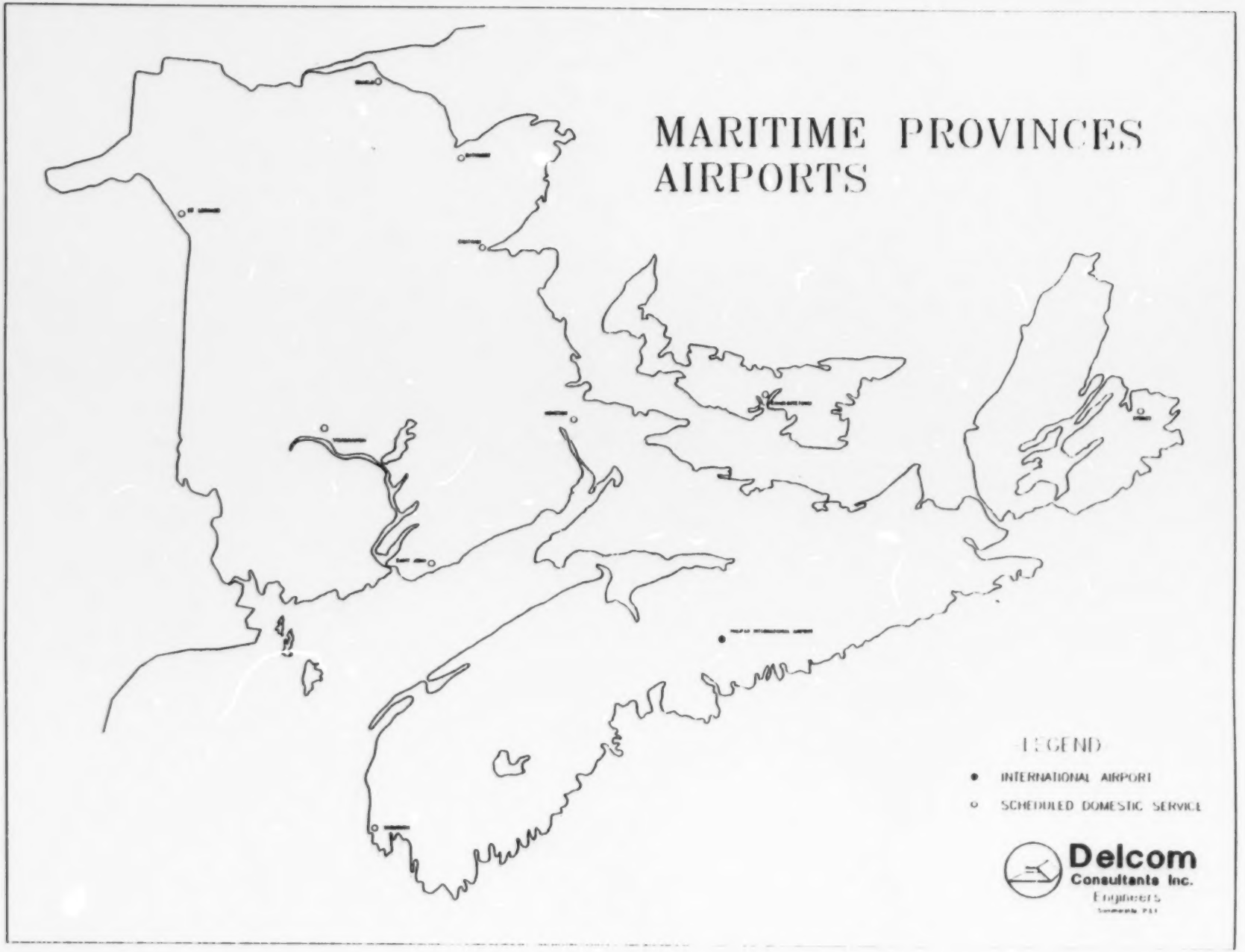
Appendix "A"

Maritime Provinces Transportation Infrastructure


MARITIME PROVINCES
HIGHWAYS
-LEGEND-
NATIONAL HIGHWAY SYSTEM & TRANS CANADA HIGHWAY
EXPANDED MARITIME NETWORK
INTER-PROVINCIAL FERRIES
NOTE: ROUTE 105 IN CAPE BRETON IS PART OF THE TRANS CANADA HIGHWAY, BUT IS NOT INCLUDED IN THE NATIONAL HIGHWAY SYSTEM.
Delcom
Consultants Inc.
Engineers


MARITIME PROVINCES
RAILWAYS
- LEGEND -
C.N.R. CANADIAN NATIONAL RAILWAY
C.A.R.(C.P.) CANADIAN ATLANTIC RAILROAD (C.P. RAIL)
D.A.R. DOMINION ATLANTIC RAILROAD
Comb. R CAPE BRETON DEVELOPMENT CORP
Delcom
Consultants Inc.
Engineers


MARITIME PROVINCES
PORTS
-LEGEND-
PORTS CANADA LOCAL PORT CORPORATION
TRANSPORT CANADA REGIONAL PORT
LOCAL PORT
Delcom
Consultants Inc.
Engineers


MARITIME PROVINCES
AIRPORTS
LEGEND
INTERNATIONAL AIRPORT
SCHEDULED DOMESTIC SERVICE
Delcom
Consultants Inc.
Engineers

Annex "B"

Maritime Provinces Primary Highway Network

	Length (km)	Deficiency (km)	AADT	Upgrade Cost ($M)
[illegible] Highway System				
[illegible]	180	117	3,900-21,000	355.0
[illegible]	552	497	3,200-16,200	1,540.0
[illegible]	102	70	3,200-12,400	150.0
[illegible]	60	38	2,200-14,600	75.0
[illegible]	52	37	2,500-3,500	75.0
[illegible]	15	4	2,600	5.0
Subtotal	961	763		2,200.0
[illegible]	95	38	900-2,500	6.6
[illegible]	245	63	2,000-11,500	41.3
[illegible]	418	137	1,800-13,900	84.8
[illegible]	153	54	1,500-2,400	23.5
	—	—		—
Subtotal	911	292		156.2
[illegible] Total	1872	1,055		2,356.2
[illegible] Highway System				
[illegible]	116	74	800-19,300	88.5
	—	—		—
Subtotal	116	74		88.5
[illegible]	20	2	2,800-5,700	2.7
[illegible]	219	72	800-10,500	61.3
[illegible]	34	13	1,400-2,900	8.3
	—	—		—
Subtotal	273	87		71.8
Provincial Total	389	161		160.3

	Length (km)	Deficiency (km)	AADT	Upgrade Cost ($M)
Nova Scotia				
National Highway System				
Route 101	328	167	1,500-11,300	188.0
Route 102, 111, 118	131	75	12,000-47,400	16.7
Route 104, 4	416	391	1,500-13,100	614.7
Route 106	18	12	1,100-6,400	1.2
Route 125, 105	22	22	2,500-12,200	40.2
Subtotal	916	667		860.8
Route 103, 3	294	199	1,500-18,500	38.5
Route 105	137	137	2,400-12,200	78.5
Route 107, 7	263	154	600-29,800	120.4
Route 125	9	9	9,300-12,100	23.4
Route 2	68	68	900-2,900	11.3
Route 6	140	132	1,000-4,300	23.2
Route 8	113	44	500-3,700	14.0
Route 10	88		500-7,500	14.7
Route 12	66	64	1,000-2,500	10.0
Route 14	121	82	800-4,300	20.1
Route 16	80		1,000-2,100	16.9
Route 19	108	73	900-2,100	13.4
Subtotal	1487	882		328.0
Provincial Total	2403	1549		1,188.8

INFRASTR.MEI

The Forum of Maritime Cabinets
September 10-11, 1992
Halifax, Nova Scotia

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

(An English version is also available.)

Le forum des cabinets des Maritimes
les 10 - 11 septembre 1992
Halifax (Nouvelle-Écosse)

Coopération en matière de développement des infrastructures de transport

Document d'étude sur la coopération économique des Maritimes

élaboré conjointement par

le ministère des Transports du Nouveau-Brunswick,

le ministère des Transports et des Communications de la Nouvelle-Écosse,

et

le ministère des Transports et des Travaux publics de l'Île-du-Prince-Édouard

Mai 1992

Introduction

Les coûts du transport ainsi que la disponibilité et la qualité des infrastructures jouent un rôle important dans le processus décisionnel de l'entreprise et influent sur la compétitivité de l'industrie des provinces maritimes. À cet égard, les entreprises qui ont accès à des installations et à un réseau de transport de haute qualité sont avantagées par rapport à celles qui sont moins bien desservies.

Dans le document «*Défi et perspectives*», le Conseil des premiers ministres des maritimes note ce qui suit :

> «Si la région met en oeuvre une approche stratégique en matière d'infrastructure, elle bénéficiera d'économies d'échelle, améliorera le secteur des services et aura une plus grande influence sur le processus décisionnel du gouvernement fédéral.»

Le document ci-dessus traite du rôle essentiel des infrastructures de transport plurimodal dans une économie régionale prospère et compétitive.

Le présent rapport sur la coopération économique des maritimes exprime le point de vue des ministères des transports des trois provinces à l'égard de l'étude des infrastructures de transport contenue dans le document «*Défi et perspectives*». Ce rapport fait état d'un certain nombre de mesures qui ont pour objet :

- de favoriser une coopération stratégique pour la planification et la mise sur pied d'infrastructures de transport;

- d'améliorer la compétitivité de l'économie des Maritimes au moyen du secteur des transports.

Historique

Au Canada, la compétence en matière des infrastructures de transport est partagée par les gouvernements fédéral et provinciaux. Historiquement, les gouvernements provinciaux ont la responsabilité des routes alors que le gouvernement fédéral s'occupe des chemins de fer, des aéroports et des ports, même s'il y des exceptions à la règle.

Dans les domaines de compétence fédérale, la collaboration traditionnelle des provinces maritimes a permis que les besoins particuliers de la région en matière de transport soient bien compris et qu'ils se reflètent dans la politique nationale des transports ainsi que dans les initiatives régionales du gouvernement fédéral. De plus, les efforts déployés dans ce domaine par les gouvernements provinciaux ont été appuyés par une participation du secteur privé.

Au cours des années 70, les ministères provinciaux des transports ont travaillé avec le gouvernement du Canada à la mise sur pied de programmes de réfection et d'amélioration des principaux réseaux routiers, rendus possibles grâce à des initiatives fédérales-provinciales. Ces programmes ont été rendus nécessaire par l'accroissement du transport routier des marchandises, seul mode de transport offrant toute la souplesse et l'efficacité recherchée. La mise sur pied de ces programmes à permis une rationalisation de la réglementation régissant les dimensions et le poids des véhicules de transport.

Les gouvernements provinciaux, notamment ceux des provinces maritimes, pourraient collaborer avec le gouvernement fédéral en vue d'améliorer les infrastructures de transport et de les rendre plus efficaces. Voici certaines des mesures qui pourraient être envisagées :

- Prise de positions communes par les gouvernements provinciaux de la région sur un grand nombre de questions importantes relatives aux infrastructures de transport régionales.

- Encouragement d'initiatives fédérales-provinciales en matière de planification d'infrastructures de transport plurimodal.

- Mise sur pied d'un programme conjoint de promotion et de développement d'un réseau régional de grandes routes pour compléter le réseau routier national dans les provinces maritimes.

- Coopération accrue en ce qui concerne l'administration des programmes.

Réponse conjointe aux questions
concernant les infrastructures de transport

Un grand nombre de questions fondamentales qui préoccupent les usagers des infrastructures de transport des maritimes pourraient donner lieu à l'adoption de positions communes dictées par le meilleur intérêt de la région. Nombreux sont les cas où les gouvernements provinciaux, le gouvernement fédéral et d'autres

intervenants ont collaboré soit de manière officielle, soit de manière non officielle, pour modifier des lois et des règlements régissant les infrastructures de transport ou des méthodes de gestion de ces infrastructures. Entre autres, notons

- la consécration du développement économique régional comme élément clé de la politique nationale des transports énoncée dans la Loi nationale sur les transports (1987);

- la mise en application d'ententes fédérales-provinciales portant sur l'amélioration du réseau routier.

Les paragraphes qui suivent traitent des possibilités de coopération suivant la nature des infrastructures.

Infrastructure routière

Au cours de la dernière décennie, le rôle de l'infrastructure routière comme agent de développement économique régional s'est accru. Le réseau routier dans les trois provinces a toujours été essentiel à l'industrie touristique, plus de 90 p. 100 des touristes utilisant l'automobile comme moyen de transport. Plus récemment, plusieurs facteurs, notamment l'abandon de certains tronçons ferroviaires, les délais de livraison plus serrés et le recours accru aux services de transport plurimodal, ont entraîné une forte augmentation du nombre de véhicules de transport de marchandises en circulation sur les routes des maritimes.

L'augmentation du nombre de véhicules, en particulier, des véhicules lourds, a entraîné une diminution du service offert par

l'infrastructure routière des maritimes et a accéléré la détérioration du revêtement des routes. Les efforts déployés par les trois provinces et l'aide offerte par le gouvernement fédéral dans le cadre de programmes à frais partagés n'ont pas permis d'adapter le réseau routier de la région aux besoins sans cesse croissants.

Mesure proposée

- Les provinces maritimes doivent adopter une position commune faisant de la nécessité d'améliorer l'infrastructure routière un élément essentiel de la stratégie de développement économique globale de la région. Cette question est abordée en détail plus loin dans le présent rapport.

Infrastructure ferroviaire

La prise de positions communes sur les services et les infrastructures de transport devrait tenir compte de deux rôles distincts du transport dans l'économie régionale. En premier lieu, les services et les infrastructures de transport constituent un maillon essentiel de la chaîne de production qui permet d'expédier dans le centre du Canada et à l'étranger des biens produits dans la région, et d'amener dans le provinces atlantiques des biens produits ailleurs. En deuxième lieu, les infrastructures de transport dans les provinces maritimes permettent l'expédition à l'étranger des biens produits dans le centre du Canada. Dans ce contexte, l'importance de l'industrie du transport dans la région est évidente.

Les deux rôles sont liés intrinsèquement. Une partie importante de la circulation ferroviaire entre le centre du Canada et les provinces maritimes sert à l'exportation de biens à l'étranger. La perte de ce segment du marché placerait les sociétés ferroviaires dans une situation précaire et remettrait en question l'avenir même du transport ferroviaire intérieur. De plus, des employeurs importants, notamment les sociétés portuaires et ferroviaires, seraient durement touchés.

Au cours de la dernière décennie, le rôle du chemin de fer dans la région s'est modifié en raison de pratiques de distribution sans cesse plus complexes et la nécessité pour les sociétés ferroviaires de maintenir une situation financière saine. Conséquemment, le transport ferroviaire a été abandonné à l'Île-du-Prince-Édouard et le Canadien National ainsi que le Canadien Pacifique ont entrepris des démarches pour abandonner les tronçons «non rentables» et éliminer différents services au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse. Le réseau ferroviaire qui dessert actuellement les provinces maritimes est représenté à l'annexe A.

La circulation ferroviaire dans le centre du Canada supporte, dans une large mesure, les infrastructures de transport dans la région. Il est donc essentiel que les trois provinces prennent des mesures pour préserver cette assise industrielle et ce service essentiel à l'industrie du pays.

Mesures proposées

- Les provinces maritimes doivent continuer à encourager la mise sur pied d'un réseau ferroviaire national et chercher à convaincre le gouvernement fédéral du rôle essentiel d'un

corridor à forte densité dans l'économie régionale du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse.

- Les provinces maritimes doivent convaincre le gouvernement fédéral de cesser l'abandon de tronçons dans la région tant qu'un réseau ferroviaire national n'aura pas été mis sur pied.

Infrastructure portuaire

Les provinces maritimes sont desservies par plusieurs ports nationaux, régionaux et locaux administrés par Ports Canada et Transports Canada. Les ports nationaux se chargent généralement de la manutention d'un grand nombre de produits en vrac, de conteneurs et d'une diversité de marchandises générales et spéciales. Les ports régionaux sont plus spécialisés et desservent plusieurs entreprises industrielles dans une région géographique donnée. Les ports locaux disposent d'installations plus limitées pour la plupart et desservent quelques entreprises industrielles regroupées (bois de pulpe et agrégats, par exemple). Dans les provinces maritimes, un certains nombre de ports locaux sont situés à proximité des grandes usines de transformation du poisson. L'annexe A comprend une carte montrant l'emplacement des ports dans les provinces maritimes.

Les Ports nationaux offrent un service de manutention de conteneurs qui est de loin supérieur à ce que permettrait la circulation en provenance et à destination des provinces maritimes. À titre d'exemple, 80 p. 100 des conteneurs manutentionnés dans le port de Halifax proviennent de l'extérieur de la région ou sont expédiés à l'extérieur de celle-ci. La plupart de ces conteneurs

transitent par le réseau ferroviaire. La densité du trafic et la variété des marchés internationaux desservis par les ports des maritimes permettent aux entreprises de la région d'avoir accès au marché mondial et elles font des Maritimes un endroit de prédilection pour les nouvelles entreprises en quête de débouchés sur les marchés d'exportation.

À la suite des changements apportés dernièrement aux infrastructures, une partie importante des conteneurs qui transitaient auparavant par Halifax et Saint-Jean sont dirigés vers les ports de la côte est et de la côte ouest des États-Unis qui sont desservis par les chemins de fer américains.

Mesure proposée

- Les provinces maritimes doivent déterminer des mesures visant à limiter autant que possible les pertes de trafic à l'importation et à l'exportation au profit des ports et des chemins de fer américains.

Infrastructure aéroportuaire

Les provinces maritimes comptent plusieurs aéroports provinciaux et municipaux. Cependant, la plus grande partie de l'infrastructure aéroportuaire dans la région est exploitée par Transports Canada. Les principaux aéroports qui desservent les provinces maritimes sont montrés sur une carte à l'annexe A du présent rapport. En règle générale, les provinces maritimes sont desservies adéquatement par les aéroports actuels, mais il faudrait

modifier certaines installations pour les adapter aux changements dans l'industrie du transport aérien.

Il est possible de mieux utiliser l'infrastructure aéroportuaire dans la région en améliorant les services de transport de passagers et de fret. Les accords internationaux en vigueur imposent aux transporteurs nationaux et internationaux des contraintes qui les empêchent de faire un usage optimal des installations aéroportuaires dans les maritimes. Ces contraintes découlant de règlements et de politiques empêchent les entreprises commerciales et industrielles d'exploiter au maximum le marché de l'exportation et nuisent au développement de l'industrie touristique dans la région.

Mesures proposées

- Les gouvernements des provinces maritimes doivent profiter de l'occasion offerte par les négociations canado-américaines portant sur un nouvel accord bilatéral en matière de transport aérien pour tenter de faire tomber les restrictions transfrontalières qui nuisent au développement de marchés industriel et touristique aux États-Unis.

- Les provinces maritimes doivent reconnaître l'importance des services aériens régionaux et nationaux pour le bien-être économique de la région, même si ceux-ci ne sont pas liés directement à l'infrastructure aéroportuaire. Les provinces maritimes doivent adopter des mesures visant à maintenir les services de transport de passagers et de fret à un niveau acceptable partout dans la région.

Installations de transport plurimodal

Au cours de la dernière décennie, le transport plurimodal s'est accru dans les maritimes et on s'attend à ce que cette tendance se maintienne. Les entreprises commerciales et industrielles utilisent de plus en plus ce type de transport. Cette situation est évidente dans la plupart des secteurs, notamment eau/terre (route ou voie ferrée), route/voie ferrée, air/eau et air/terre. Le transport de type remorque sur wagon plat (piggyback) a été délaissé dans une certaine mesure au profit des conteneurs transférables. Peu importe les échanges plurimodaux, l'infrastructure routière continuera à jouer un rôle essentiel entre l'installation de transfert et le point de livraison.

Le nombre d'installations de transfert plurimodal dans les provinces maritimes est limité par le coût de l'infrastructure. Par ailleurs, il est évident que chaque installation du genre doit être située de manière à favoriser autant que possible le développement économique dans la région.

Mesure proposée

- Les provinces maritimes doivent procéder, de concert avec le gouvernement du Canada et le secteur privé, à une étude en profondeur des services et des installations de transfert plurimodal qui seraient susceptibles de favoriser le développement industriel dans la région.

Mise sur pied d'un réseau régional de grandes routes

Au cours des années 70, les quatre provinces de l'Atlantique ont joint leurs efforts pour démontrer l'incidence du réseau routier sur l'économie de la région et son incapacité de répondre à la demande accrue de l'industrie du transport, de l'industrie touristique et des usagers en général. Finalement, à la suite des efforts déployés, le gouvernement du Canada et les quatre provinces atlantiques ont conclu un accord portant sur un programme de réfection et d'amélioration en deux phases des grandes routes.

Depuis, le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse et l'Île-du-Prince-Édouard ont tous conclu avec le gouvernement du Canada des ententes bilatérales portant sur la création et la mise en oeuvre de programmes à frais partagés pour l'amélioration des routes principales de la région. De plus, les trois provinces ont participé aux efforts déployés pour l'établissement du réseau routier national du Canada.

Le Conseil des ministres responsables des transports et de la sécurité routière a défini un réseau routier national de 25 000 kilomètres en 1989. Dans le maritimes, le réseau comprend environ 2 000 kilomètres de grandes routes. L'Étude sur la politique routière du Canada compare l'état du réseau routier des Maritimes à celui du reste du Canada. Le diagramme de la figure 1 montre dans quelle mesure le réseau routier national est inadéquat dans l'ensemble du Canada et dans les Maritimes.

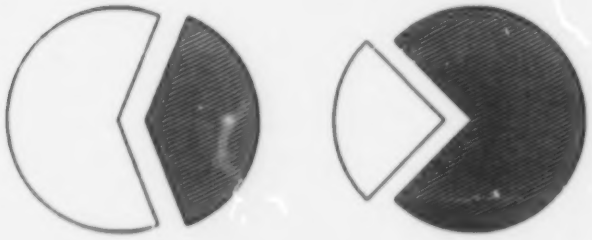
Bien que le réseau routier national comprenne les routes des maritimes qui sont d'intérêt national, l'économie de la région repose largement sur un réseau légèrement plus vaste qui donne

accès aux principales ressources de la région. L'annexe «B» renferme une liste abrégée des routes les plus importantes de la région, y compris celles faisant partie du réseau routier national. Ces routes sont représentées sur une carte à l'annexe «A». Les trois provinces maritimes comptent plus de 4,500 kilomètres de grandes routes. Comme c'est le cas pour le réseau routier national, une partie importante des routes du réseau étendu dans chaque province doivent être réparées ou améliorées. La portion des routes qui est inadéquate est indiquée dans le tableau 1.

Il est à noter que la configuration actuelle du réseau étendu résulte d'une tentative de définition d'un réseau étendu de grandes routes dans chaque province. Le réseau devra être revu et amélioré à partir de critères communs.

Figure 1

Portion inadéquate du
réseau routier national



Canada - 38 % Provinces maritimes - 75 %

Les provinces maritimes ont tenté d'améliorer l'infrastructure en consacrant des sommes relativement importantes à l'entretien et la construction de routes. En règle générale, le Nouveau-

Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve ont investi plus d'argent dans le réseau routier par habitant et en pourcentage du produit intérieur brut que les autres provinces.

Tableau 1

Réseau de grandes routes des provinces maritimes

	Longueur (km)	Portion inadéquate (km)	Amélioration (en millions $)
Nouveau-Brunswick			
Réseau routier national	961	763	2 200
Réseau routier étendu	911	294	156
	1 872	1 057	2 356
Nouvelle-Écosse			
Réseau routier national	916	667	752
Réseau routier étendu	1 387	882	384
	2 303	1 549	1 136
Île-du-Prince-Édouard			
Réseau routier national	116	74	88
Réseau routier étendu	273	87	72
	389	161	160
Provinces maritimes			
Réseau routier national	1 993	1 504	3 040
Réseau routier étendu	2 571	1 263	612
	4 564	2 767	3 652

L'incapacité des provinces d'améliorer un réseau régional de grandes routes nettement inadéquat en dépit des crédits investis démontre l'ampleur du problème et leur incapacité de régler la situation unilatéralement. La nécessité d'investir des sommes considérables dans chaque province uniquement pour maintenir les grandes routes et les routes secondaires dans un état acceptable ne fait qu'exacerber la situation.

Mesures proposées

- Afin de promouvoir le développement d'un réseau routier favorisant la participation régionale à une économie nationale plus diversifiée, notamment une participation accrue aux échanges avec les États-Unis et les reste du monde, les provinces maritimes doivent continuer à appuyer l'établissement d'une politique routière nationale et l'expansion du réseau routier national.

- Afin de mettre en évidence la nécessité d'apporter des améliorations substantielles au réseau de grandes routes de la région, les provinces maritimes doivent chercher à obtenir du gouvernement du Canada qu'il reconnaisse l'importance du rôle d'un réseau routier étendu, complément du réseau routier national, dans l'économie de la région.

- Il faudra mieux définir le réseau de grandes routes des provinces maritimes afin d'en arriver à un réseau dont les caractéristiques découlent de critères communs.

Coopération stratégique et opérationnelle entre les ministères des transports de la région

Les provinces maritimes disposent chacune d'un ministère des transports bien établi et en mesure de répondre aux besoins en matière de transport. Chacun de ces ministères dispose des outils et de l'expertise nécessaires à la planification et à l'exploitation des infrastructures de transport. Fait digne de mention, ces ministères coopèrent depuis longtemps tant à titre officiel que non officiel à l'égard des questions d'intérêt mutuel.

Néanmoins, une coopération plus étroite des ministères à propos de diverses questions pourrait permettre le développement et le maintien des infrastructures de transports à meilleur coût.

Parmi les questions pouvant faire l'objet d'une coopération interprovinciale accrue, on compte les suivantes :

- Application de normes uniformes ou semblables pour la conception, la construction et l'entretien des différentes classes de routes dans le trois provinces.

- Étude des conséquences pour la région et les provinces des décisions portant sur le tracé des grands axes routiers.

- Définition commune des besoins régionaux en matière de routes assortie d'une approche régionale aux négociations fédérales-provinciales visant la conclusion d'accords portant sur la création de programmes à frais partagés pour le développement des infrastructures de transport.

- Coopération en ce qui concerne le choix des emplacements des postes de pesée près des frontières interprovinciales et l'exploitation de ceux-ci, de manière à maximiser l'efficacité opérationnelle et à réduire les irritants imposés à l'industrie du transport.

Les activités opérationnelles des ministères sont très semblables et sont caractérisées par la consultation, la coopération et le partage des ressources. Voici certaines questions qui peuvent faire l'objet d'une coopération :

- Application d'exigences uniformes ou semblables pour la construction et l'entretien des routes afin de favoriser la concurrence entre les différents constructeurs de routes de la région.

- Poursuite des efforts déployés actuellement pour l'établissement et l'application de normes uniformes ou semblables en ce qui concerne les matériaux et le matériel servant à la construction et à l'entretien des routes, et ce pour faciliter les achats groupés.

- Coopération aux travaux de recherche visant à réduire le double emploi des ressources et à maximiser le rendement d'investissements en recherche.

- Coopération en ce qui concerne l'établissement et la mise en oeuvre de programmes de formation à l'intention du personnel.

- Étude d'approches uniformes concernant le contrôle de la circulation routière, axées sur la sécurité.

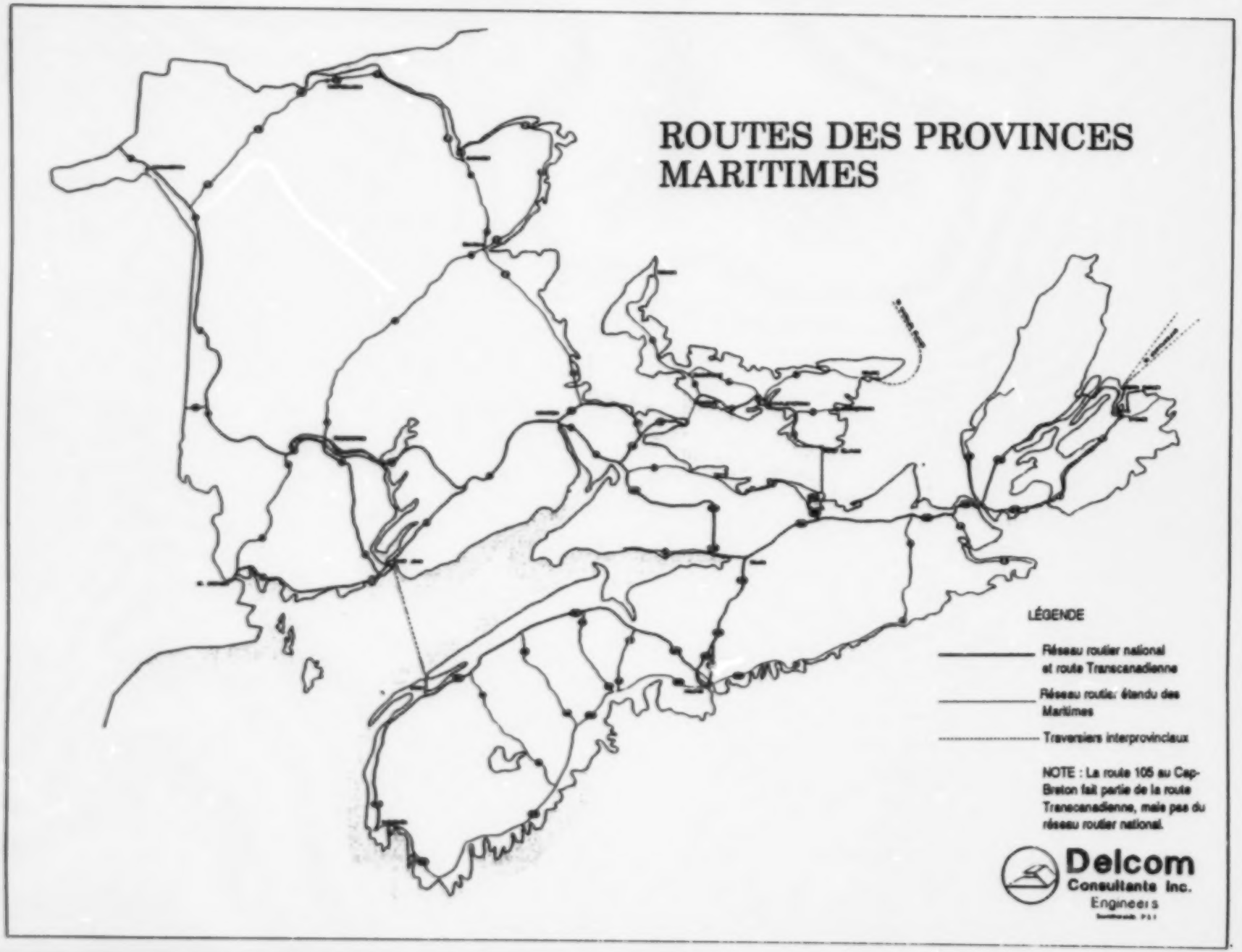
- Partage par les provinces de matériel spécialisé coûteux.

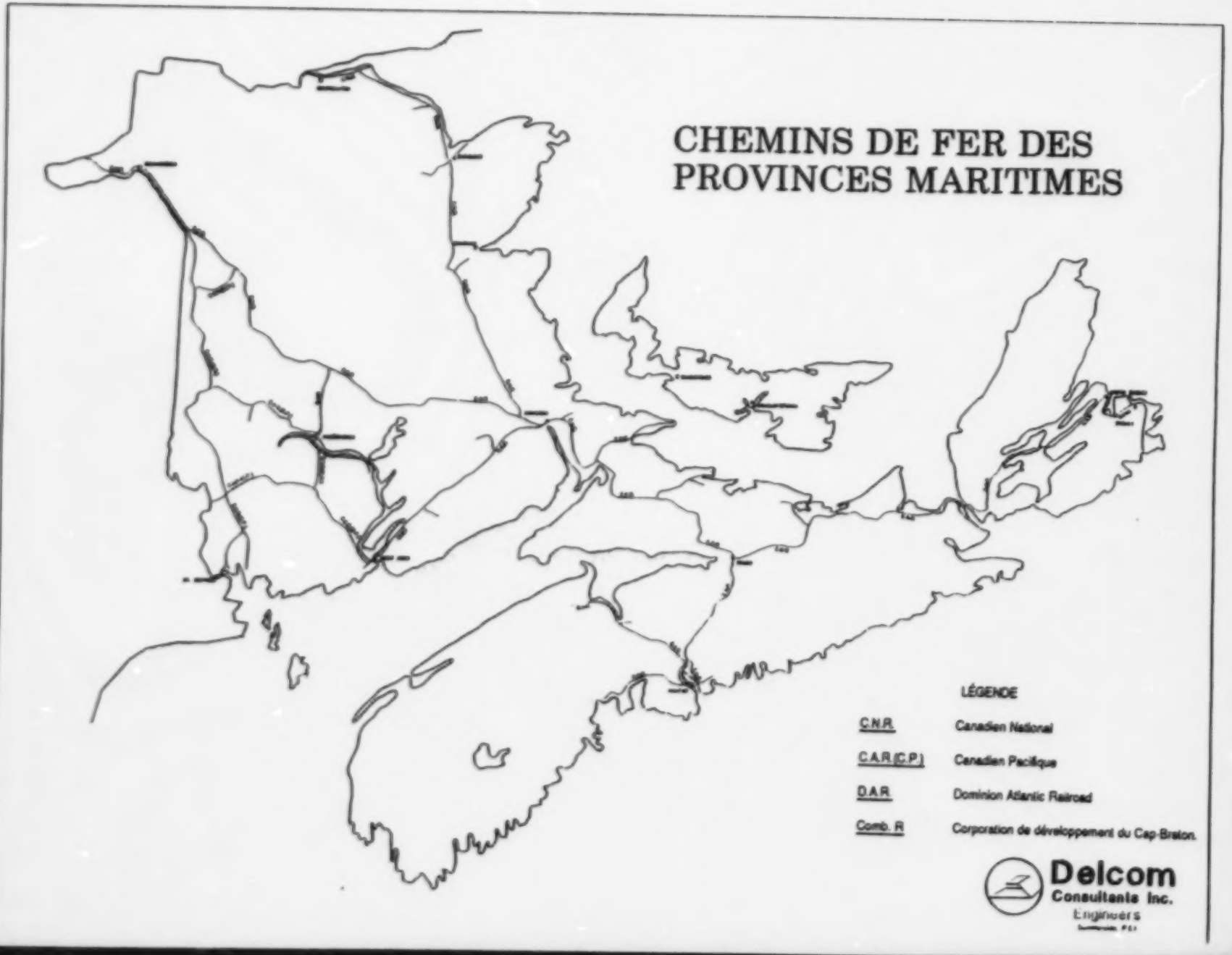
Mesure proposée

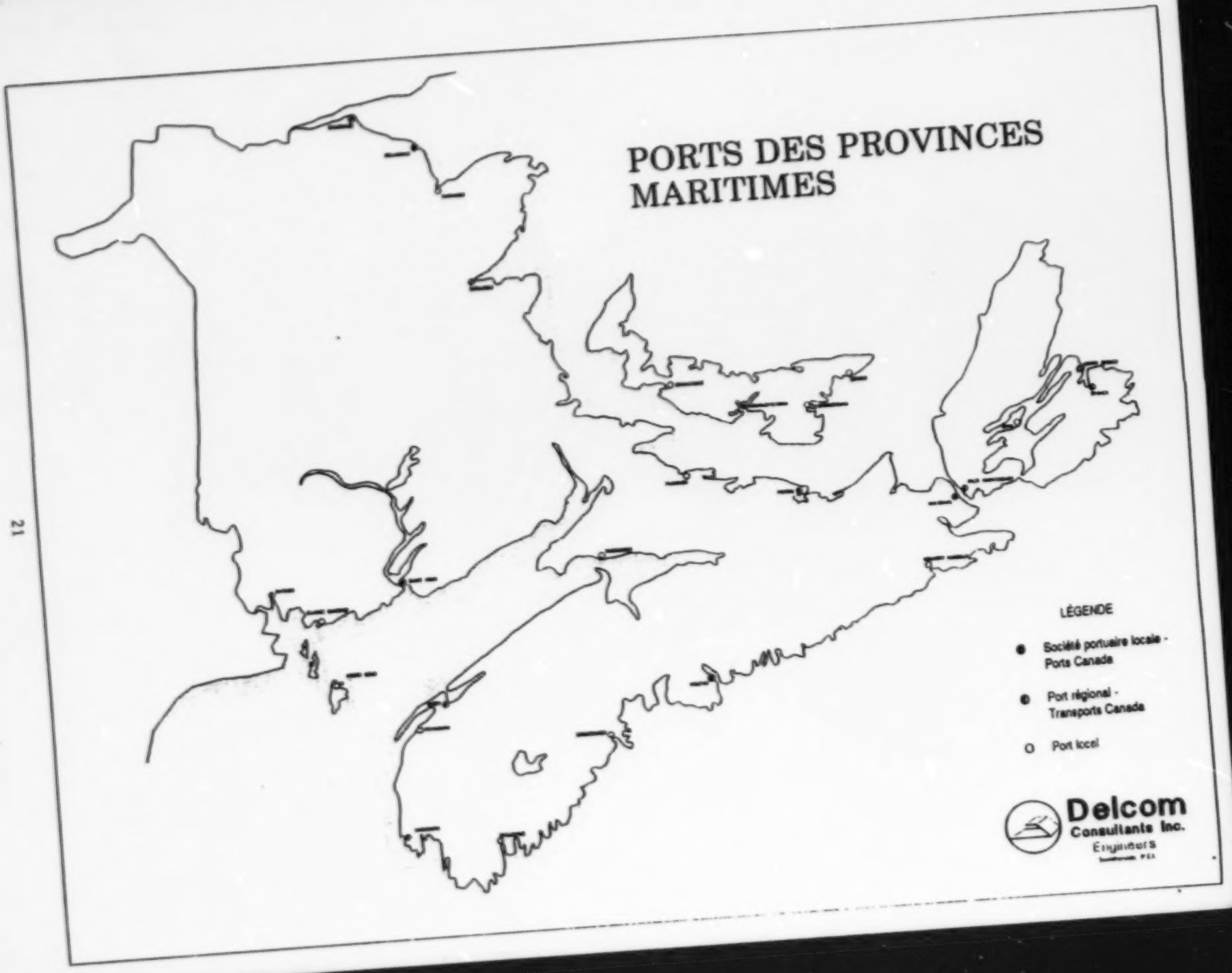
- Pour favoriser et améliorer la coopération et la coordination entre les ministères, on doit confier aux ingénieurs responsables du réseau routier dans les trois provinces la responsabilité d'établir précisément quelles sont les améliorations qui peuvent être apportées aux chapitres de la coordination et de rationalisation des coûts.

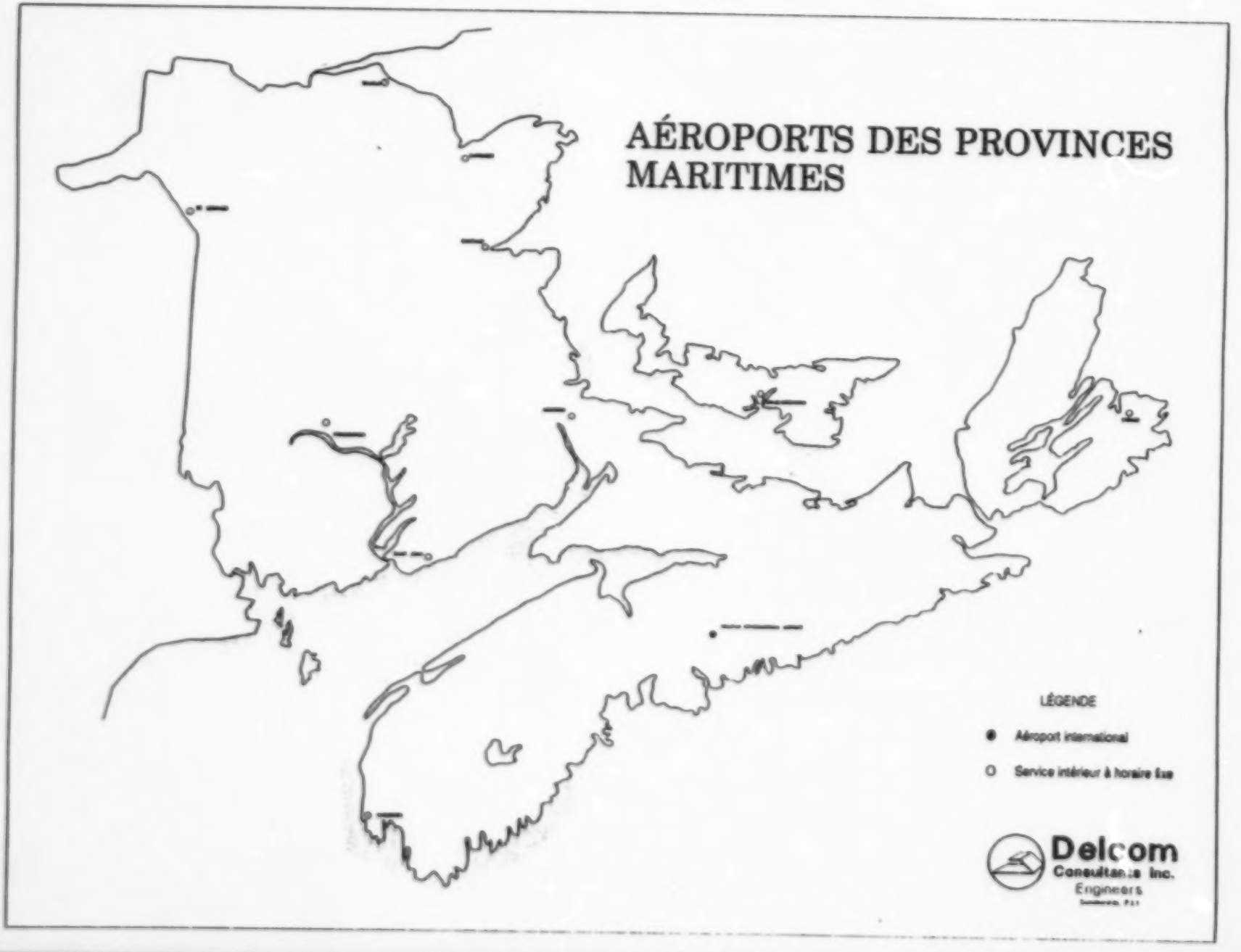
ANNEXE «A»

Infrastructure de transport des provinces maritimes


ROUTES DES PROVINCES MARITIMES
LÉGENDE
Réseau routier national et route Transcanadienne
Réseau routier élargi des Maritimes
Traversiers interprovinciaux
NOTE : La route 105 au Cap-Breton fait partie de la route Transcanadienne, mais pas du réseau routier national.
Delcom
Consultants Inc.
Engineers


CHEMINS DE FER DES
PROVINCES MARITIMES
LÉGENDE
CNR
Canadien National
CAR(CP)
Canadien Pacifique
DAR
Dominion Atlantic Railroad
Comb. R
Corporation de développement du Cap-Breton
Delcom
Consultants Inc.
Engineers


PORTS DES PROVINCES MARITIMES
LÉGENDE
Société portuaire locale - Ports Canada
Port régional - Transports Canada
Port local
Delcom
Consultants Inc.
Engineers


AÉROPORTS DES PROVINCES MARITIMES
LÉGENDE
Aéroport international
Service intérieur à horaire fixe
Delcom
Consultants Inc.
Engineers

Annexe «B»

Réseau de grandes routes des provinces maritimes

	Longueur (km)	Portion inadéquate (km)	DJMA*	Amélioration (en millions $)
Nouveau-Brunswick				
Réseau routier national				
Route 1	180	117	3 900 - 21 000	355,0
Route 2	552	497	3 200 - 16 200	1 540,0
Route 7	102	70	3 200 - 12 400	150,0
Route 15	60	38	2 200 - 14 600	75,0
Route 16	52	37	2 500 - 3 500	75,0
Route 95	15	4	2 600	5,0
Total partiel	961	763		2 200,0
Route 3	95	38	900 - 2 500	6,6
Route 8	245	63	2 000 - 11 500	41,3
Route 11	418	137	1 800 - 13 900	84,8
Route 17	153	54	1 500 - 2 400	23,5
Total partiel	911	293		156,2
Total provincial	1 872	1 056		2 356,2
Île-du-Prince-Édouard				
Réseau routier national				
Route 1	116	74	800 - 19 300	88,5
Total partiel	116	74		88,5
Route 1A	20	2	2 800 - 7 500	2,2
Route 2	219	72	800 - 10 500	61,3
Route 3	34	13	1 400 - 2 900	8,3
Total partiel	273	87		71,8
Total provincial	389	161		160,3

* Débit journalier moyen annuel

	Longueur (km)	Portion inadéquate (km)	DJMA*	Amélioration (en millions $)
Nouvelle-Écosse				
Réseau routier national				
Route 101	328	167	1 500 - 11 300	188,0
Routes 102, 111, 118	131	75	12 000 - 47 400	16,7
Route 104,4	416	391	1 500 - 13 100	614,7
Route 106	18	12	1 100 - 6 400	1,2
Routes 125, 105	22	22	2 500 - 12 200	40,2
Total partiel	916	667		860,8
Route 103,3	294	199	1 500 - 18 500	38,5
Route 105	137	137	2 400 - 12 200	78,5
Route 107,7	263	154	600 - 29 800	120,4
Route 125	9	9	9 300 - 12 100	23,4
Route 2	68	68	900 - 2 900	11,3
Route 6	140	132	1 000 - 4 300	23,2
Route 8	113	44	500 - 3 700	14,0
Route 10	88		500 - 7 500	14,7
Route 12	66	64	1 000 - 2 500	10,0
Route 14	121	82	800 - 4 300	20,1
Route 16	80		1 000 - 2 100	16,9
Route 19	108	73	900 - 2 100	13,4
Total partiel	1 487	882		328,0
Total provincial	2 403	1 549		1 188,8

* Débit journalier moyen annuel